

Pyörämatkailun kysyntä Lapissa



Pyörämatkailun kysyntä Lapissa

Esa Inkilä • Pasi Satokangas

Pyörämatkailun kysyntä Lapissa

Slow travel in northern rural landscapes – routes for leisure biking
STIL -pyörämatkailuhanke

B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset 16/2021

© Lapin ammattikorkeakoulu ja tekijät

ISBN 978-952-316-409-3 (pdf)
ISSN 2489-2637 (verkkójulkaisu)

Lapin ammattikorkeakoulun julkaisuja
B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset 16/2021

Rahoittajat: Interreg Nord 2014-2020, Lapin liitto

Kirjoittajat: Pasi Satokangas, asiantuntija,
Lapin ammattikorkeakoulu
Esa Inkilä, tutkija, Luonnonvarakeskus

Kansikuva: Esa Inkilä
Muut kuvat: Lapin Materiaalipankki,
Eeva Mäkinen, Esa Inkilä
Taitto: Lapin AMK, viestintä

Lapin ammattikorkeakoulu
Jokiväylä 11 C
96300 Rovaniemi

Puh. 020 798 6000
www.lapinamk.fi/julkaisut

Lapin ammattikorkeakoulu ja Lapin yliopisto
muodostavat yhdessä Lapin korkeakoulukonsernin.



Tämä teos on lisensoitu Creative Commons
Nimeä 4.0 Kansainvälinen -käyttöluvalla.

Sisällys

1 JOHDANTO	7
2 PYÖRÄMATKAILUA KOSKEVA SELVITYSTIETO	9
2.1 Pyörämatkailun suosio kasvaa	9
2.2 Pyörämatkailun segmenttejä	11
2.2.1 Maantiepyöräilijät	11
2.2.2 Retki- ja tutustumispyöräilijät	12
2.2.3 Bikepacking eli pyörävaellus	12
2.2.4 Muut potentiaaliset kohderyhmät	12
2.3 Kyselytutkimukset aktiviteettimatkailun kysynnästä	14
2.3 Lapissa on kehitetty maastopyöräilyä	16
3 PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄJIEN HAASTATTELUT	19
3.1 Lapissa on potentiaalia retki- ja maastopyöräilylle	19
3.2 Retki- ja maastopyöräilyn kasvu edellyttää reittiverkostoa ja riittäviä palveluja	22
4 JOHTOPÄÄTÖKSET	29
LÄHTEET	33

1 Johdanto

Kotimaanmatkailu, lähimatkailu ja ekologinen matkailu ovat nostaneet suosiotaan 2010-luvulla. Koronapandemia on entisestään kasvattanut kotimaanmatkailun suosiota. Todennäköistä on, että se näkyy jossakin määrin myös pandemian jälkeen. Pyörämatkailu on saanut myös nostetta. Vaikka kesä 2020 oli esimerkiksi Lapissa suosittua pyörämatkailukautta, lajin potentiaalin uskotaan olevan vielä suurempi kuin tähän mennessä on nähty. *Tässä raportissa esitellään pyörämatkailun kysyntää ja tarjontaa Suomessa ja erityisesti Lapissa.* Selvitys on osa STIL – Slow Travel in Northern Rural Landscapes -hanketta. Interreg Nord-rahoitteisen STIL-hankkeen päätavoite on kehittää lihasvoimin tapahtuvaa matkailua pohjoisessa hyödyntäen Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa kulkevia teitä. Sopivia reittejä ja niiden varrella olevia yrityksiä sekä pyörämatkailun kysyntää kartoitetaan kehittämisen pohjaksi. Yrityksille järjestetään työpajoja ja valmennuksia pyörämatkailijoiden tarpeista. Hankkeella pyritään edistämään erityisesti matkailukeskusten ulkopuolisten kylien ja maaseudun kulttuuriperinnön tuotteistamista.

STIL-hanke toteutetaan 1.11.2020–30.9.2022 Lapin liiton myöntämällä Interreg Nord -rahoituksella. Hankkeen hallinnoija toteuttaja on Luonnonvarakeskus, muita toteuttajia ovat Lapin ammattikorkeakoulu Oy, Lapin yliopisto, Tromssan yliopisto, Norjan arktinen yliopisto ja Pajalan kunta. (Luonnonvarakeskus 2021.) Hankkeen konkreettisiin tavoitteisiin kuuluu vähintään neljän pitkän, pohjoisen teillä kulkevan pyörämatkailureitin kartoittaminen ja kuvailu. Reitit valitaan käyttäen kriteerejä, joita ovat: tien luonne ja liikenteen vilkkaus, palvelutarjonta, alueen yrittäjien kiinnostus pyörämatkailijoita kohtaan, sekä alueella sijaitsevat luonto- ja kulttuurinähtävyydet. Hankkeessa kartoitetaan pyörämatkailijoiden tarpeet ja järjestetään työpajoja ja perehdytystä yrittäjille tarpeisiin vastaamiseksi. Hankkeen tuloksena muodostuu palveluin varustettu reittiverkosto, jota voidaan jatkossa markkinoida pyörämatkailijoille. Osa reiteistä on maidenväliset (Suomi, Ruotsi, Norja) rajat ylittäviä. Arvion mukaan rajat ylittävä lisäarvo on suurta, minkä lisäksi hankkeen avulla on mahdollista lisätä paikallisten pk-yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Tuloksena on lisäksi matkailun kehittäjiä, yrittäjiä ja muista tahoista muodostuva yhteistyöverkosto. Tehtävä työ muodostaa perustan retkipyöräilyn jatkokehittämiseksi. Jatkossa tulisi keskittyä muun muassa reittimerkintöihin, yhteistyön edistämiseen, oheispalvelujen kehittämiseen, markkinointiin sekä uusien reittien muodostamiseen. (Tuulentie 2021.)

Selvityksen tutkimuskysymys on: minkälainen kysyntä pyörämatkailulla on Lapissa nykypäivänä ja lähitulevaisuudessa ja minkälaista pyörämatkailun tarjontaa Lapissa on? Selvityksen tarkempia tutkimuskysymyksiä ovat:

- Kuinka suuri pyörämatkailun kysyntä on?
- Mitkä ovat pyörämatkailun kohderyhmiä?
- Mitä palveluja pyörämatkailijat tarvitsevat?
- Miltä pyörämatkailun kysyntä näyttää tulevaisuudessa?
- Mikä on pyörämatkailuun liittyvä tarjonta nykyään?

Selvityksessä huomioidaan Suomeen suuntautuvat pyörämatkailu kokonaisuudessaan, mutta keskitytään erityisesti Lappiin ja pyöräilyn alalajeista tiellä tapahtuvaan retkipyöräilyyn. Kysyntäselvityksellä kerättyjä tietoja hyödynnetään pyörämatkailun kehittämisessä STIL-hankkeessa, mutta tuloksia on mahdollista käyttää laajemminkin pyörämatkailun kehittämisessä.

2 Pyörämatkailua koskeva selvitystieto

2.1 PYÖRÄMATKAILUN SUOSIO KASVAA

Pyöräily on tunnistettu valtakunnalliseksi matkailun kehittämisen teema-alueeksi. Valtakunnallisessa Outdoors Finland -kesäaktiviteettien kehittämissuunnitelmassa on laadittu suosituksia muun muassa opastettua pyöräilyä koskevista tuotekuvauksista sekä yrityskohtaisia suosituksia pyöräilymatkailijan majoituskohteessa tarvittavista palveluista. Vastaavat suositukset on laadittu myös omatoimisille pyöräilijöille. Majoituskohteilta edellytetään lukittavaa tai katettua pyöräsäilytystä, huoltotyökaluja, vaatteiden kuivaus- ja pesumahdollisuutta sekä asiakkaille tarjottavia tietoja pyörän huoltopaikasta ja sääennusteesta. Reittisuositukset koskevat saavutettavuutta, veto-voimaisuutta ja ajettavuutta. (Visit Finland n.d.)

Pyörämatkailun kasvun katsotaan sopivan hyvin ajan henkeen ja vallitseviin arvoihin. Pyörämatkailun vahvuudet rakentuvat kestävyuden, aitouden, elämyksellisyyden ja hyvinvoinnin varaan. Pyörämatkailijan tapa liikkua tarjoaa luonto- ja maisemakokemuksia sekä hidastaa matkatekoa. Monet pyörämatkailun kohteet ja reitit sijaitsevat maaseudulla, mikä taas edesauttaa parantamaan maaseudun elinvoimaa. (Hillo, 2020.) Pyörämatkailu ei ole kuitenkaan yksinomaan maaseutumatkailun ilmiö, sillä polkupyöristä on tullut osa kaupunkimatkailutarjontaa. (Turner, Hottenstein & Shunk, 1997, s. 1). Pyöräilyn yleistymisen liittyy ihmisten arkeen, kuten liikunnan helpouteen ja kustannuksiin, mutta myös arvoihin ja niiden muutokseen. Jälkimmäiset vaikuttavat todennäköisesti osaltaan pyörämatkailun suosion kasvuun. Arjessa pyöräilemään totunut lähtee ehkä myös lomallaan pyöräilemään.

Vuoden 2005 tasoon verrattuna tulisi Suomen vallitsevan EU-lainsäädännön mukaisesti vähentää kasvihuonekaasuja 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Valtioneuvosto on asettanut omat ilmastopolitiikan suunnitelmat, joiden mukaan Suomi olisi hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Liikenne on yksi kasvihuonekaasupäästöjen aiheuttajista. (Särkijärvi, Jääskeläinen & Lohko-Soner, 2018, s. 9.) Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi asetettiin strategiassa myös omat tavoitteensa, joilla pyritään kasvattamaan näillä kahdella liikkumismuodoilla tehtyjen matkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 1.) Kansainvälisillä sekä kansallisella tasolla tehtyjen tavoitteiden saavuttamisen täytyy edesauttaa kestävien liikkumismuotojen rakentamista. Matkailuun liittyy lähes aina siirtymisiä paikasta toiseen, joten jokapäiväisen liikunnan lisäksi matkailusta aiheutuva liikenteestä on syytä tehdä yhä kestävämpää.

Liikkumistapojen valinnoilla voidaan vaikuttaa siihen, mitä matkan aikana koetaan ja nähdään. Henkilökohtaisten kokemusten lisäksi liikkumismuodon valinnoilla voidaan vaikuttaa liikenteestä muodostuviin ympäristövaikutuksiin. Paikallisuus, saasteettomuus ja muut ympäristön kestävyysvaikutukset on hyvä huomioida kulkutapavalinnoissa. (Nousiainen, 2012, s. 3.) Pyörällä polkiessa lähialueiden tutkiminen näyttäytyy aivan eri tavalla kuin esimerkiksi autossa istuessa. Hitaammalla matkanteolla pyöräilijä voi oppia enemmän ympäristöstään ja samalla saada paremman yhteyden paikallisiin ihmisiin, kulttuuriin ja yhteisöön. (Caffyn, 2012, s. 77.)

Pyöräilyn houkuttelevuuteen voidaan vaikuttaa monella eri tavalla. Paikallinen viranomaisellinen voi kehittää alueen infrastruktuuria pyöräily-ystävällisempään suuntaan. (Metsäpuro ym, 2014.) Aikaisempien tutkimusten perusteella infrastruktuurin kehittämisellä on vaikutusta pyöräilyn kasvuun, mutta suurempi vaikutus on asenteilla ja totumuksilla sekä näitä tukevalla kasvatuksella ja tiedottamisella. Monesti kaupunkien polkupyöräkulttuuri on sidoksissa siihen, miten pyörämatkailu on kehittynyt alueella. Pyörämatkailua ei pitäisi kuitenkaan pitää erillään paikallisten jokapäiväisestä pyöräilystä kaupunkialueella. Kaupunkien liikennejärjestelmät täytyy ymmärtää hitaasti kehittyvinä kulttuuriprosesseina. Tämän lisäksi liikennejärjestelmät ovat yleensä riippuvaisia paikkakohtaisista olosuhteista. (Nilsson, 2019.)

2010-luvulla pyörämatkailua on pyritty kehittämään muun muassa erilaisten hankkeiden avulla. Hankkeissa on esimerkiksi suunniteltu ja kartoitettu pyöräilyreittejä. Teiden kunnossapitoon ja kevyenliikenteen kehittämiseen liittyvät hankkeet edesauttavat myös pyörämatkailua. Suositujen reittien varrelta löytyy yleensä runsaasti palveluita sekä paljon mielenkiintoista nähtävää. Kansainvälisen näkyvyyden lisäämiseksi pyörämatkailu tarvitsee Suomessa tuotteistamisen lisäksi toimivaa markkinointia. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 31.) Kehittämisessä on ensiarvoisen tärkeää huomioida kohderyhmät, jotta pyöräilymatkailutuotteet palvelisivat kutakin kohderyhmää mahdollisimman hyvin. (Nousiainen, 2014, s. 3.)

EuroVelo -pyöräilyreitteihin liittyviä hankkeita on ollut käynnissä ympäri Eurooppaa. EuroVelo on Euroopan pyöräilyliiton projekti, jonka tarkoituksena on perustaa koko Euroopan maanosassa kulkevan lähes 90 000 kilometriä pitkä pyöräreitti. Suomessa EuroVelo -reittejä on tällä hetkellä neljä. Iso osa näistä reiteistä kulkee valtatieverkostoa pitkin. (EuroVelo 2021). Suomessa valtakunnallisten pyörämatkailureittien opastemerkinnot ovat vanhentuneet, eikä niiden avulla pysty seuraamaan reittejä. EuroVelo-reittejäkään ei ole merkitty maastoon, eivätkä monet kartoista tai esitteistä ole enää paikkaansa pitäviä. Pyörämatkailu kohdistuu niille alueille, joista on paremmin tietoa saatavilla ja joiden varrella on erilaisia palveluita tarjolla. Maastopyöräilyn suosion kasvun myötä reittejä on tehty lisää kansallispuistoihin. Metsähallitus, Suomen Latu ja matkailukeskukset ovat edistäneet maastopyöräilyä Suomessa. Yksi maastopyöräilyn kehittämisen keskeisimpiä ongelmia on, ettei alan tärkeimmillä toimijoilla eli Metsähallituksella ja kunnilla ole riittävästi resursseja vanhojen reittien ylläpitoon. Monesti käy myös niin, että reitistöjä kehitetään EU-rahoituksella, joka johtaa usein uusien reittien tekemiseen, vaikka vanhatkin reitit tarvitsisivat kunnossapitoa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 32.) Jokamiehenoikeuksista huoli-

matta maankäytöstä saattaa aiheutua ongelmatilanteita varsinkin siinä vaiheessa, jos reittejä aletaan tuotteistamaan. Maastopyöräilyn kehittämiseen on otettava mukaan monen eri toimijan näkökulma, jotta se palvelisi mahdollisen laaja-alaisesti sekä matkailijoita että kaikkia siihen kytköksissä olevia tahoja.

Vaikka kotimaanmatkailu kasvoi koronapandemian myötä, pyörämatkailijoiden potentiaalia löytyy eri puolilta maailmaa. Kaikista matkailijoista Saksassa, Iso-Britanniassa, Kiinassa ja Japanissa arviolta 14 prosenttia on niin sanottuja aktiivisia seikkailijoita ja 41 prosenttia heistä harkitsee matkustamista Suomeen. Tämä ryhmä oli Visit Finlandin tuottaman kohderyhmäselvityksen mukaan yksi potentiaalisimpia asiakassegmenttejä. Aktiivisia seikkailijoita kiinnostavat muun muassa äärilajit ja luonto. (Business Finland 2020b.) Aktiiviset seikkailijat tuskin on yhtenäinen ryhmä, vaan siihen kuuluu mieltymyksiltään erilaisia matkailijoita. Retkipyöräily ei ole varsinaista seikkailua, mutta äärilajeihin mieltyneet saattavat olla kiinnostuneita kiertämään Lapin erämaita pyörällä omien varusteiden turvin. Osa heistä taas ehkä haluaisi liikkua retkipyöräilyn hengessä kohteesta toiseen, ainakin mikäli tarjolla on seikkailuhenkistä oheisohjelmaa.

2.2 PYÖRÄMATKAILUN SEGMENTTEJÄ

2.2.1 Maantiepyöräilijät

Päällystetyillä teillä liikkuvat pyöräilijät voidaan jakaa esimerkiksi maantiepyöräilijöihin, retkipyöräilijöihin ja tutustumispyöräilijöihin. *Maantiepyöräilijät* ajavat usein yhdestä kohteesta käsin erilaisia päivälenkkejä, joita voi olla esimerkiksi 3–4 erilaista. Pyöräily-ystävällisessä matkakohteessa tulisi olla mahdollisuus hyviin majoitus- ja ravitsemis- sekä virkistyspalveluihin oheisohjelmineen. Esimerkkejä oheistoiminnasta ovat kalastus, melonta, maastopyöräily tai nähtävyyksillä vierailu. Mikäli tarjolla on varusteiden kuljetuspalvelu, maantiepyöräilijät ajavat mielellään myös kohteesta toiseen. Koska tällaisia palveluja ei usein ole, on käytännön syistä tai mukavuuden vuoksi helpompi tukeutua yhteen pisteeseen, josta tehdään päivälenkkejä ympäristöön. Hyvä maantiepyöräilykohde tarjoaa ilmeikkään reitin, jonka profiili vaihtelee. Osa ilmeikkyyttä ovat taajamat, kuten kylät tai matkailukeskukset. Turvallisuus tulisi aina huomioida reittien suunnittelussa. Tämä tarkoittaa käytännössä muun muassa riittävää opastusta ja riittävää pientareen leveyttä teillä tai omia kevyen liikenteen väyliä. Juomavettä tarjoavat lähteet tai virrat tulisi merkitä myös opastein. Taukopaikoilla tulee olla pyöräteline, katoksella suojattu pöytä ja penkit, sekä wc ja jäteposte. Taukopaikkoja tulisi olla muutamien kymmenien kilometrien välein. Mallikelpoiselta maantiepyöräilykohteelta edellytetään määrättyjä kohderyhmän tarvitsemia palveluja. Reitillä tulisi olla ainakin yksi taukopaikka, jossa on huoltovälineet sisältävä laatikko. Lukitun laatikon saa auki panttia vastaan luovutetulla avaimella. Pisimpien reittien varrella tulisi olla jonkinlainen ruokapaikka. Pyörän huoltoapua tulisi olla saatavilla reittien varrella olevista yrityksistä, joiden ei siis välttämättä tarvitse olla varsinaisia pyöräkorjaamoja. (Nousiainen 2012, 11.)

2.2.2 Retki- ja tutustumispyöräilijät

STIL-hankkeen pääkohderyhmän, *retki- ja tutustumispyöräilijöiden*, tarpeisiin vastaa muutamia satoja kilometrejä pitkä reitti, jossa on erilaisia käyntikohteita ja mahdollisuuksia lyhyempiin retkiin. Retken kesto vaihtelee muutamasta päivästä viikkoon riippuen pyöräilijän tahdista ja käyntikohteiden määrästä. Päivämatka vaihtelee muutamasta kymmenestä kilometristä 200 kilometriin. Reitin suunnittelussa tulee huomata, että osalle käyttäjistä itse ajaminen on tärkeintä ja osalle taas käyntikohteet. Sekä kotimaisten että ulkomaisten pitkän matkan retki- ja tutustumispyöräilijöiden suosimista reiteistä voi mainita Nordkappiin kulkevan reitin ja EuroVelo-reitin, jotka kulkevat osin samoja teitä pitkin (Nousiainen 2012, 12). Retki- ja tutustumispyöräilijöiden reitillä tulisi kiinnittää tien kunnon ohella huomioita palveluihin, joita tulee olla muutaman kymmenen kilometrin välein. Hyvä reitti on maisemaltaan vaihteleva ja tarjoaa sekä luonto- että kulttuurikokemuksia. Taajamat rytmittävät polkemista ja luovat turvallisuuden tunnetta – pitkät autiot taipaleet ilman ihmisten näkemistä voivat aiheuttaa matkailijassa yksinäisyyden tunteen. Käyntikohteiksi sopivat muun muassa kansallispuistot, muistomerkit, kylät, matkailukeskukset, luontokohteet ja tapahtumat. *Tutustumispyöräilyllä* tarkoitetaan lähialueeseen ja sen kohteisiin tutustumista. Tutustumispyöräilijät käyttävät usein vuokrapyöriä, ehkä lukuun ottamatta karavaanareita, jotka voivat kuljettaa omaa pyörää mukanaan juuri tähän tarkoitukseen varattuna. (Nousiainen 2012, 12.) Tutustumispyöräilijöitä viehättävät osin samat vetovoimatekijät, kuin edellä esiteltyjä ryhmiä.

2.2.3 Bikepacking eli pyörävaellus

Yksi uusimmista pyörämatkailun suuntauksista on niin sanottu *bikepacking*. Bikepacking sanalle ei ole vielä täysin sopivaa suomenkielistä käännöstä, mutta siitä on käytetty esimerkiksi *pyörävaellus* termiä. (Vaano 2021, 13.) Tämän tyyppisessä pyöräilymuodossa liikutaan kevyesti pakatulla pyörällä seikkailuhenkisesti, usein päällystettyjen teiden ulkopuolella. Osa pyörävaeltajista on omatoimisia, osa taas palveluihin tukeutuvia. Pyöräreittejä laadittaessa tulisi tarjota pyöräilijöille mahdollisuus ostaa palveluja. (Haarma 2021.) Osa pyöräilijöistä pystyy liikkumaan hyvin omatoimisesti useita päiviä tai jopa vielä pitempiä aikoja. Pyörävaeltajista on ehkä eniten tämän tyyppisiä matkailijoita. Heille elämys on todennäköisesti aito ja hieno ilman palvelujen tarjontaa, mutta tällöin matkailun talousvaikutus jää vähäisemmäksi, tai keskittyy tiettyihin pisteisiin.

2.2.4 Muut potentiaaliset kohderyhmät

Pyörämatkailua sivutaan myös yleisesti matkailua käsittelevissä selvityksissä. Työ- ja elinkeinoministeriön tilaamassa selvityksessä tunnistettiin viisi kotimaanmatkailun kohderyhmää. Yksi ryhmistä on aktiivilomailijat, joiden kiinnostuksen kohteisiin kuuluu muun muassa pyöräileminen. Aktiivilomailijoista noin 2/3 on eri-ikäisiä miehiä, ikäluokan 25–34 vuotta painottuen muita enemmän. Ryhmään kuuluu 19 % suomalaisista. Aktiivilomailijoissa on muita ryhmiä enemmän johtavassa asemassa olevia.

Aktiivilomailijat asuvat muita ryhmiä useammin Etelä-Suomessa. Lapsiperheet kuuluvat usein aktiivilomailijoihin. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 47–52.)

Aktiivilomailijat lomailevat mielellään ulkoilma-aktiiviteetteja tarjoavissa kohteissa, kuten kansallispuistoissa, hiihtokeskuksissa ja ulkoilualueilla. Muita ryhmään kuuluvien kiinnostuksen kohteita ovat esimerkiksi kalastus ja golf, mutta myös kylpylät, nähtävyydet, kulttuuri ja tapahtumat – todennäköisesti urheilutapahtumat. Ryhmää leimaa aktiivisuus ja niinpä he ovat myös kaikkein kiinnostuneimpia omalla mökillä lomailemisesta. Aktiivilomailijat aikovat vähentää matkustamistaan hieman vuonna 2021, mikäli verrataan vuoteen 2019 eli aikaan ennen koronapandemiaa. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 65–66.)

Aktiivilomailijoita kiinnostaa lomalla monien muiden asioiden ohella pyöräily. Ryhmään kuuluu noin viidennes suomalaisista, mikä tarkoittaa hyvin merkittävää asiakaspotentiaalia. Selvitys ei kerro, minkä tyyppinen pyöräily ryhmään kuuluvia kiinnostaa, mutta oletettavasti ainakin osa aktiivilomailijoista voisi olla potentiaalisia retkipyöräilijöitä.

Muita pyöräilyn kehittämisen kannalta kiinnostavia ryhmiä kotimaanmatkailun selvityksessä edustavat lähinnä kulttuurista ja luonnosta nauttivat. Heissä on naisia hieman miehiä enemmän. Ryhmään kuuluu paljon iältään 55 vuotta täyttäneitä ja eläkeläisiä. Kulttuurista ja luonnosta nauttivien asuinpaikat jakautuvat aktiivilomailijoita tasaisemmin ympäri maata. Ryhmään kuuluu noin neljännes suomalaisista. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 47–53.)

Kulttuurista ja luonnosta nauttivat ovat kiinnostuneita vaeltamisesta ja kansallispuistoista sekä toisaalta nähtävyyksistä, kulttuurista, ravintoloista ja tapahtumista. Kohdetyypeistä ryhmää kiinnostavat kansallispuistot ja ulkoilualueet sekä kaupunki-kohteet ja kylpylät. Ryhmään kuuluvat arvioivat vapaa-ajan matkojensa määrän pysyvän suunnilleen ennallaan vuoden 2021 aikana, mikäli vertailukohta on vuosi 2019. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 78–79.) Kiinnostus luontoon ja luonnossa liikkumiseen tekee ryhmästä potentiaalisia retkipyöräilijöitä.

Kotimaanmatkailun selvityksessä järjestetyissä asiantuntijahaastatteluisissa pyöräily tuli esille yhtenä ohjelmana, joka kiinnostaa kotimaista matkailijaa vuonna 2020 saatujen kokemusten perusteella. Muita kesämatkailijoiden kiinnostuksen kohteita olivat marjastus, sienestys, vaeltaminen ja moottorikelkkailu. Todennäköisesti myös kiinnostus pyöräilyä kohtaan liittyy luontoon ja maastopyöräilyyn. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 89.)

Tarkasteltaessa maakuntien suosion kehitystä kotimaanmatkailun kohteina, Lappi vaikuttaa lisäävän suosiotaan verrattaessa vuosia 2019 ja 2021. (Honkanen & Sammalkangas & Satokangas 2021, 35–36.) Lapilla on siis hyvä tilaisuus profiloitua yhä vahvempana kotimaanmatkailun kohteena. Kesä on erityisesti koronapandemian oloissa, mutta myös muutenkin, kotimaanmatkailun sesonkiaikaa. Kesään luontevasti kuuluvana ohjelmana tai liikkumismuotona pyöräily eri muodoissaan omaa ainekset olla keskeisiä vetovoimaa tukevia tekijöitä Lapissa.

2.3 KYSELYTUTKIMUKSET AKTIVITEETTIMATKAILUN KYSYNNÄSTÄ

Matkailua kehittävän yrityksen Ellare Oy:n suomalaisille, nykyään pyörämatkailua harrastaville ja potentiaalisille pyörämatkailijoille, suunnatun kuluttajapaneelin mukaan 85 % vastaajista on kiinnostunut pyörämatkailusta. Kyselyyn osallistui lähes 1800 vastaajaa, joiden tausta vaihteli aktiivipyöräilijöistä liikuntaa harrastamattomiin. Erityisesti miehet ja 36–55 vuotiaat kokevat pyöräilyn houkuttelevaksi matkailumuodoksi. Vastaajista 52 % haluaisi käydä pyörämatkalla Tunturi-Lapissa, 41 % Pohjois-Lapissa ja 31 % Metsä-Lapissa. Lappia suosituimpi alue oli Turun saaristo ja Ahvenanmaa, jossa haluaisi käydä 59 % vastaajista. Järvi-Suomen ja Vaara-Suomen suosio oli samaa suuruusluokkaa Tunturi-Lapin kanssa. Viidennes vastaajista ilmoitti käyvänsä vähintään yhden yöpymisen sisältävällä pyörämatkalla vuosittain, viidennes 2–3 kertaa vuodessa ja seitsemän prosenttia neljä kertaa vuodessa. Vajaa neljännes käy yöpymisen sisältävällä pyörämatkalla harvemmin kuin kerran vuodessa ja noin 30 % ei ole käynyt kuvatulla matkalla tähän mennessä. Vastaajat olivat taustaltaan tyypillisesti alle 45-vuotiaita, kotoisin Etelä-Suomesta, mutta myös esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaalta ja asuvat kahden aikuisten taloudessa tai lapsiperheessä. (Räsänen 2021.) Pyörämatkailu on vastausten perusteella varsin suosittua ja yhä kasvavaa. Tuloksia ei ole välttämättä mielekästä tulkita siten, että kyselyssä ilmaistu kiinnostus pyörämatkailuun realisoituisi samassa määrin todellisuudessa. Esimerkiksi puolet vastaajista käy yöpymisen sisältävällä pyörämatkalla harvemmin kuin kerran vuodessa, tai ei ole vielä käynyt ollenkaan kyseisellä matkalla. Tämä on huomattavasti vähemmän, kuin pyörämatkailusta kiinnostuneiden joukko. Toisaalta mikäli puolet vastaajista tekee kerran vuodessa pyörämatkan, kyseessä on hieman selvityksen perusjoukosta riippuen varsin huomattava määrä pyöräilijöitä.

Mitattaessa pyörämatkailun kiinnostavuutta asteikolla 1–5, 54 % valitsi vaihtoehdon 5 ja 31 % vaihtoehdon 4. Vastaajilla on tyypillisesti käytössä maastopyörä ja kaupunkipyörä. Vastaajat ovat kiinnostuneita lähinnä maastopyöräilystä – mutta mieltävät itsensä silti retkipyöräilijöiksi. Tämä tarkoittaa nautiskelua ja pienillä teillä ajamista haastavien maastojen etsimisen sijaan. Nämä mieltymykset näkyvät myös siinä, mitkä asiat tuottavat nautintoa pyörämatkalla. Tärkeimpiä olivat upeiden maisemien kokeminen, ulkona ja luonnossa vietetty aika, tutustuminen uuteen seutuun sekä paikallisten nähtävyyksien ja tietyn pyöräreitin kokeminen. Vasta tämän jälkeen sijoittuivat omien pyöräilytaitojen kehittäminen ja pyöräily urheilusuorituksena. Nautintoa tuovina tekijöinä nimettiin lisäksi kahvilat, ravintolat, kulttuurikohteet ja ihmisten tapaaminen. Tunturialue nimettiin mieluisimmaksi maisemaksi, jossa vastaajat kävisivät pyörämatkallaan. Saaristo ja rannikko sekä järvimaisemat olivat suosituimpia, kuin metsät ja erämaat, joita Lapissa on runsaasti. Silti huomattava osa vastaajista koki metsät ja erämaat suosituimmaksi maisemaksi. (Räsänen 2021.)



Kuva: Lapin Materiaalipankki

Vastaajista 3/4 on kiinnostunut päiväretkistä. Lähes yhtä usea aiemmin pyörämatkalla käyneistä pitää myös pitemmistä retkistä kohteesta toiseen. Niistä, jotka eivät ole käyneet pyörämatkalla aiemmin, noin kolmannes on kiinnostunut kokeilemaan pitempiä matkoja. Pyöräilykohteen valinnassa tärkeintä on hyvä pyöräreittiverkosto. Saavutettavuus, arvostelut ja suositukset ja tunnettuus pyörämatkailukohteena ovat lähes yhtä merkittäviä, kuin pyöräreittiverkosto. Yksittäiset nähtävyydet ovat hieman edellä mainittuja tekijöitä vähemmän tärkeitä. Suosituin päivittäisen pyörämatkan pituus on alle 50 kilometriä. Aiempi tutkimus osoittaa, että monilla retkipyöräilijöillä on valmius yöpyä esimerkiksi viikon matkalla yksi yö teltassa, mikäli teltaa ei tarvitse kuljettaa koko matkan ajan mukana. (Räsänen 2021.)

Kuluttajapaneelin vastaajista noin kolmasosalla pyöräilyaktiivisuus pysyy ennallaan seuraavan vuoden (2021) aikana, mutta hieman yli puolella aktiivisuus kasvaa jonkin verran ja noin joka kymmenes ilmoitti aktiivisuuden kasvavan merkittävästi. Pyöräilyn vähenemistä ennakoiti vain kaksi prosenttia vastaajista. (Räsänen 2021.) Pyörämatkailua koskevan kuluttajapaneelin mukaan kiinnostus pyörämatkailua kohtaan on suurta ja aktiivisuus kasvussa. Lähitulevaisuudessa nähdään, kuinka suurena kiinnostus lopulta realisoituu.

Kansainvälisille matkanjärjestäjille teetetyn kyselyn mukaan tämän hetken merkittävimpiä luontomatkailun asiakaskohderyhmiä ovat pariskunnat ja seniorit. Lapsiperheet ja yksin asuvat tuotiin myös esille, joskin kahta edellistä ryhmää selvästi vähemmän merkittävänä. Joka neljäs matkanjärjestäjä kuitenkin nimesi lapsiperheet ja yksin asuvat, joten ne ovat kohderyhminä huomionarvoisia. Toiseksi suosituimmista kohderyhmistä yksin asuvat tuotiin merkittävimpana esille. Lapsiperheet ja

pariskunnat nähtiin toiseksi suosituimpien listauksessa seuraavina. Kolmasosa matkanjärjestäjistä piti senioreita toiseksi merkittävimpänä ryhmänä. (Räsänen 2021.)

Matkanjärjestäjille suoritetun kyselyn perusteella tärkeimpiä tekijöitä luontomatkailukohteiden valinnassa ovat kattava ja laadukas reittiverkosto sekä hyvät tiedot reiteistä. Kohteen tarjonnan yhdistäminen muiden alueiden tarjontaan, lukuisat ohjelmapalvelut ja erilaiset majoitusvaihtoehdot painavat myös valinnoissa. On huomattavaa, että myös kohteen uutuus ja kasvava suosio on arvo matkanjärjestäjille. Palveluntarjoajien tärkeimpinä ominaisuuksina matkanjärjestäjät pitävät ammattitaitoa, vastuullisuutta sekä luonnon ja reittien tuntemusta. Markkinoinnissa pidetään hyvänä käytäntönä tuotekategorioiden ja muutamien pakettien esittelyä kaikkien palvelujen listaamisen sijaan. Tämän hetken avaintuotteina nähdään erityisesti moniaktiiviteetit ja patikointi sekä toisaalta virkistyspyöräily, jossa kierrellään kohteen alueella. Joka toinen matkanjärjestäjä näkee pyöräilyn sopivana tukituotteena. Pyöräilyn suosio vaikuttaa kasvavan lähitulevaisuudessa huomattavasti. Lähes kolmasosa matkanjärjestäjistä nimesi sekä maantiepyöräilyn, virkistyspyöräilyn että maastopyöräilyn olevan avaintuotteita seuraavan kolmen vuoden aikana. Nämä pyörälajit nähtiin kaikkein suosituimpina avaintuotteina ohi patikoinnin ja moniaktiiviteettien. Viimeisenä tulevana avaintuotteena nimettiin seikkailupyöräily, jonka toi esille noin neljäsosa vastaajista. (Räsänen 2021.)

2.3 LAPISSA ON KEHITETTY MAASTOPYÖRÄILYÄ

Suomi on maantieteellisesti pitkä maa, mikä tarjoaa retkipyöräilylle monipuolisen ympäristön. Maaston muodot ja sääolosuhteet voivat vaihdella paljon riippuen sijainnista. Pyörämatkailija voi valita itselleen mieluisia kohteita kaupunkimiljööstä Tunturi-Lapin erämaihin. Lapin lumettoman ajan matkailua ajatellen, pyörämatkailu on yksi suurimmista mahdollisuuksista sekä kotimaan että kansainvälisten matkailijoiden näkökulmasta katsottuna. Pyörämatkailun kehittämisessä ollaan vasta alussa, vaikka kehitystä on alkanut tapahtumaan viime vuosina. Maastopyöräily on Lapissa suosituin pyöräilymuoto, keskittyen yleensä hiihtokeskuksien ympärille. Retkipyöräilylle erityisiä haasteita Lapissa tuo pitkät välimatkat ja palveluiden vähäisyys reittien varrella. Eteläisessä Suomessa palvelut sijaitsevat huomattavasti lyhyempien etäisyyksien päässä, mikä luo retkipyöräilylle otolliset olosuhteet kehittyä.

Pyöräilymatkailun kysynnästä Lapissa kertovaa tietoa ei ole saatavilla kovin paljon. Eräitä Lappia koskevia selvityksiä on kuitenkin tehty. Lähes 10 vuotta sitten kerätyn tiedon mukaan pyöräilyn harrastajat näkevät, että Lapissa kannattaisi kehittää enemmän maastopyöräilyä. Harrastajilta kerättiin tietoa kysymällä näkemyksiä Fillarifoorumilla, joka on Fillari-lehden keskustelupalsta. Myös sorateita pidettiin varteenotettavina pyöräilyreitteinä erityisesti ulkomaalaisille matkailijoille. Sorateilla liikkuminen mahdollistaisi laavujen ja leiripaikkojen hyödyntämisen. Lapissa pyöräilevä haakee harrastajien mielestä rauhaa ja kauniita maisemia, eikä retken päätarkoituksena ole palveluiden käyttäminen ja nähtävyyksien katselu. Palvelut erottavia välimatkoja ei pidetä ongelmana, koska asia on tiedossa etukäteen. Lapin vahvuuksia ovat hiljai-

suus ja ruuhkattomuus. Vapaa leiriytyminen ja erämainen tunnelma päällystetyilläkin teillä erottavat Lapin Keski- ja Etelä-Euroopasta, joissa pyöräily taas perustuu lähinnä palvelurakenteeseen. Harrastajat ehdottivat erilaisten pyöräilytapahtumien järjestämistä, mikä lisäisi tietoisuutta alueesta. (Nousiainen 2012, 6–7.) Huono ilmasto, pitkät etäisyydet, vähäiset palvelut, huonot ja kapeat tiet sekä lyhyt sesonki, kallis hintataso ja hyttysnähtiin Lapin heikkouksina pyöräilymatkailun kannalta (Nousiainen 2012, 6).

Harrastajat saivat ehdottaa Lappiin sijoituvia pyöräilyreittejä. Ehdotuksissa mainitut reitit jakautuivat varsin laajasti eri puolille maakuntaa. Pyhä nähtiin yhtenä mahdollisena lappilaisena maantiepyöräilykohteena. Pyhän tapauksessa täyttyvät maantiepyöräilykeskukselle asetetut peruskriteerit, kuten mahdollisuus ajaa erilaiset lenkit kolmena päivänä ja hyvä palvelutarjonta. Lapissa on vaikea päästä esimerkiksi Etelä-Suomessa tai muualla Euroopassa totuttuun palvelutarjontaan, vaan tärkeintä on luonnon, rauhallisten teiden ja palveluiden laadun markkinointi. (Nousiainen 2012, 6,11–12.)

Lähes 10 vuotta sitten kehittämistyössä ideoitiin Lapin pyöräilyopas. Opasta olivat ideoimassa pyöräilyn harrastajat ja kehittäjät. Opas sisältäisi kaiken oleellisen pyöräretkeilyä koskevan tiedon Lapista. Oppaassa olisi kuvattu reitit ja niiden varrella olevat palvelut sekä muun muassa säätiedotus alueelle. Kartan avulla olisi mahdollista suunnitella oma reitti ja siirtää se gps-laitteeseen. (Nousiainen 2021, 13) Pyörämatkailuopasta ei ole toteutettu käytännössä. Pyörämatkailuopas voisi edustaa niitä keinoja, joilla pyörämatkailua saataisiin edistettyä maakunnassa laajemmin. Pyöräilyn kehittäminen tapahtuu usein yksittäisten toimenpiteiden tasolla kokonaisuutta tarpeeksi huomioimatta.

Ylläksen alueella kesällä 2020 vierailleiden kesämatkailijoiden suosituimpiin ulkoaktiiviteetteihin kuului pyöräily eri muodoissaan. Vastaajista 54 % harrastaisi Ylläksellä lumettomana aikana maastopyöräilyä, 47 % fatbike-maastopyöräilyä, 43 % maastopyöräilyä sähköpyörällä, 18 % maantiepyöräilyä ja 8 % alamäkipyöräilyä tai pyöräpuistossa ajamista. Myös muut aktiviteetit kiinnostivat matkailijoita, suosituin aktiviteeteista oli kävely. Vastaajista 28 % tuli Ylläkselle ensisijaisesti pyöräilyn vuoksi. Vuokrapyöräilyä käytti 41 % vastaajista. Pyöräilyyn liittyvistä palveluista vuokraukseen, pesupalveluun ja huoltoon oltiin erityisen tyytyväisiä. Varuste- ja varaosatarjontaan, pyöräilykarttoihin ja Bike parkeihin oltiin myös tyytyväisiä. Ylläksellä pyöräilyä harrastaneet ajoivat keskimäärin 4–5 päivänä. (Myllymäki & Sandqvist & Stolze 2020, 42, 56)

Ylläs on profiloitunut hiihtokeskuksille tyypillisesti maastopyöräilykohteena. Tästä johtuneen varsin pitkälle, että alueella haastateltavat matkailijat ovat kiinnostuneita pyöräilystä ja erityisesti maastopyöräilystä. Toki lähes viidennes vastaajista oli kiinnostunut maantiepyöräilystä. Maastopyöräily vaikuttaa olevan nyt Lapissa erityisessä nosteessa. Tämä on tietysti hyvä asia siten, että se tuo asiakkaita maakuntaan. Maantiepyöräilyä voisi ehkä kehittää paitsi omanaan, myös maastopyöräilyn ohessa tarjottavana lisävetovoimatekijänä.

Uusimpia toimia, joilla pyöräilyä on pyritty saamaan Lappiin matkailun ympärivuotisuutta tukeva laji, on Visit Finlandin tilaama vertailuanalyysitutkimus. Tutkimuksessa tuotiin esille onnistuneita eurooppalaisia tapauksia maastopyöräilyn kehittämisestä matkailukeskuksissa. Tutkimuksen mukaan maastopyöräily olisi otollisin laji Lapin matkailun ympärivuotisuuden edistämiseksi. Esimerkkien mukaan maastopyöräily on virkistänyt kohteiden vireyttä ja aluetaloutta huomattavasti. STIL-hankkeessa kehitetään retkipyöräilyä, mutta tutkimuksessa esitettiin kehittämisen malliprosesseja, joita voi hyödyntää myös tiellä tapahtuvan pyöräilyn kehittämisessä. Tärkeimpinä ensiaskeleina pidettiin yhteistyöverkoston luomista, organisoitumista ja projektin luomista sekä pääsuunnitelman tekemistä. Varsinaiseen työhön kuuluu merkittävänä tekijöinä osapuolten koulutusta, sidosryhmätyötä, sekä reittien ja tapahtumien rakentamista. (Balsiger 2021.) Kansainvälisen matkailun avaamisessa on tärkeää löytää kumppaneiksi sopivat matkanjärjestäjät. Tämä tarkoittaa esimerkiksi omaan kohteen mittaluokkaan ja toimintaan sopivan kokoisten kumppanien löytämistä. (Haarma 2021.)

3 Pyörämatkailun kehittäjien haastattelut

Pyörämatkailun parissa toimivilla tahoilla on runsaasti näkemyksiä siitä, millaisena pyöräily on näyttäytynyt sekä miten se on kehittynyt viime vuosina matkailualalla. Tässä kappaleessa käydään läpi haastatteluita, jotka on tehty kevään 2021 aikana. Haastatteluja tehtiin yhteensä seitsemän kappaletta. Haastateltavat edustivat kansallista matkailun kehittämisorganisaatiota, pyöräilymatkailun kehittämishankkeita, pyöräilyn etujärjestöä, pyörämatkailun kehittämistahoa, luontomatkailua kehittävää yritystä sekä kunnan elinkeinotoimea. Haastattelumenetelmänä toimi puhelin- sekä onlinehaastattelut.

3.1 LAPISSA ON POTENTIAALIA RETKIPYÖRÄILYLLE

Pyörämatkailua koskevat selvitykset keskittyvät lähinnä käsittelemään retkipyöräilyä valtakunnallisesta näkökulmasta. Lappiin liittyvät selvitykset keskittyvät lähinnä maastopyöräilyyn. Selvityksistä saatavan tiedon ohella kerättiin uutta tietoa haastatteluin. Haastatteluissa keskityttiin seuraaviin teemoihin:

- Kiinnostus Lappia kohtaan pyörämatkailukohteena
- pyörämatkailusta (Lapissa) kiinnostuneiden arvostukset ja tarpeet (esim. reitit ja palvelut)
- pyörämatkailun kehittämisen tilanne (Lapissa).

Keskusteluja haastateltavien kanssa leimasi voimakkaasti maastopyöräily, mutta esille tuli muitakin teemoja. Pyörämatkailu kokonaisuudessaan on kasvun vaiheessa, joka jatkuu ainakin toistaiseksi. Lappi suosittuna matkailukohteena kiinnostaa monenlaisia pyöräilijöitä. Eräs vastaajista kuvaili pyöräilyn kehittyneen nyt ”turismiksi” Lapissa. Tällä hän tarkoittaa sitä, että pyöräilyyn liittyviä matkoja eivät tee vain varsinaiset pyörämatkailijat, vaan myös ”tavalliset” matkailijat, jotka käyvät pyöräilemässä joinakin päivinä muun ohjelman ohessa. Tämä merkitsee pyöräilystä kiinnostuneiden määrän voimakasta kasvua. Toinen haastateltava viittaa kohderyhmien valinnassa Islantiin, jonne houkutellessaan maksukykyisiä, korkeasti koulutettuja ja luontoa arvostavia ihmisiä.

Eräs haastateltava kuvaa Lappia vetovoimaisena pyörämatkailukohteena, jonka maisemat vetoavat sekä ulkomaisiin että kotimaisiin kohderyhmiin. Jälkimmäiset tuntevat Lapin kohteet ja tarjonnan usein melko hyvin jo ennalta.

”Kyllähän se on sama kuin täällä meilläkin, haetaan autenttisia kauniita maisemia, sellaisia kohteita. Sevetti, Kaamanen, siellä on suomalaisillekin sellaisia nimiä, jotka sävähdyttää.”

Haastatteluaineisto tukee näkemystä, jonka mukaan pyörämatkailun kehittäminen on käynnistynyt viimeisten vuosien aikana eri puolilla Suomea toden teolla. Lapin, kuten toki monien muidenkin Suomen alueiden, vahvuuksiin kuuluu luonto, mikä on osaltaan ohjannut pyörämatkailun kehittämistä maastopyöräilyn suuntaan. Pyöräilyn suosion yleinen kasvu on luonut maaperää otolliseksi pyörämatkailun eri alalajien kehittämiseksi. Yksi haastateltava kiteyttää asian osuvasti.

”Kaikelle noille mä nään potentiaalia ihan tosi paljon, ne vaan pitää profiloida et mille kohderyhmälle.”

Haastatteluissa retkipyöräilyä lähestyttiin yleisempien pyörämatkailua koskevien kysymysten kautta. Haastatteluissa tuli selvästi esille, että Lappi on nykyään erityisesti maastopyöräilykohde. Maakunta tunnetaan maastopyöräilystä, siellä kehitetään ja harrastetaan maastopyöräilyä. Aiemmin maastopyöräily oli enemmän aktiivisten intoilijoiden laji, mutta viimeistään koronapandemian siivittämä kesän 2020 sesonki toi poluille runsaasti uusia harrastajia. Maastopyöräily sopii luontevasti tukemaan matkailun ympärivuotisuutta kesälajina, mutta sitä harrastetaan myös talvella.

”Kun lähdetään rakentamaan pyörämatkailuimagoa, niin kyllä siinäkin kannattaa lähteä sieltä helpoimmasta päästä. Lähtee se maastopyöräily kärkenä. Unohtamatta, että saisi näitä retkipyöräporukoita.”

Maastopyöräilyä on jo useiden vuosien ajan kehitetty Lapissa matkailun ympärivuotisuuden tukemiseksi. Kesällä 2020 tämä työ toi tulosta koronapandemian ja siitä aiheutuneen kotimaanmatkailun nousun vuoksi. Pyöräily tulee lappilaisen haastateltavan mukaan olemaan jatkossakin yksi suurimmista matkailun vetovoimatekijöistä sekä kotimaisille että kansainvälisille kohderyhmille. Vastaajan mukaan kotimaiset asiakkaat ja lähimarkkinat ovat lyhyellä aikavälillä tärkeämpiä, mutta pitkällä aikavälillä tulisi tavoittaa kansainvälisten asiakkaiden suosio, jotta toiminnalla olisi suurempi vaikuttavuus Lapin matkailun kannalta. Vastaajan mukaan Lapin kohteiden tulisi profiloitua palvelemaan erilaisia asiakkaita omien vahvuksiensa pohjalta.



Kuva: Lapin Materiaalipankki

”Lappi on laaja-alue ja meillä on monenlaista toimintaa, niin tässä pystyttäisiin aika moniakkin kohderyhmiä pyöräilymatkailijoista palvelemaan juuri sillä tavalla, että eri paikat keskittyisivät omiin vahvuuksiinsa ja sitä kautta lähtisi niitä kohderyhmiä palvelemaan, mitkä ovat luontaisesti ominaisia sille alueelle”

Vaikka maastopyöräily nähtiin yleisesti pyörämatkailun kärkituotteena Lapissa, melkein kaikki haastateltavat pitivät retkipyöräilyä varsin potentiaalisena lajina maakunnan matkailutarjonnan laajentamiseksi. Yksi haastateltavista tosin epäili ainakin pitkäkestoisen retkipyöräilyn ja jopa päiväretkien soveltuvuutta perhematkailijoille. Tilannetta helpottamaan hän ehdottaa liikkuvien palvelujen tarjoamista. Lapin matkailukeskukset tarjoavat mainiot puitteet maastopyöräilylle, haastatteluissa tuli lisäksi esille keskustusten antamat mahdollisuudet muun tyyppisen pyöräilyn kehittämiseksi. Rinteissä ja poluilla liikutaan maastopyörillä, mutta valmis palvelurakenne soveltuu myös esimerkiksi tiellä tapahtuvan pyöräilyn tukemiseen, kuten haastattelulainaus antaa ymmärtää.

”Sen lisäksi tämmöset retkeily, hiking-tyyppiset kuviot, kaikki bikepacking jutut, nehan on tosi suuressa nosteessa ja sit samaten tuo maantiepyöräily. Lapissa on todella hyvät mahdollisuudet, sekä niinku tämmöseen alamäkipyöräilyyn, hissipyöräilyyn, maastopyöräilyyn, bikepackingiin mut myös maantiepyöräilyn kannalta.”

Retkipyöräilyssä liikutaan rauhallisella vauhdilla, ehkä varusteet mukana, joidenkin kymmenien kilometrien päivämatoja tutustuen samalla esimerkiksi paikallisiin nähtävyyksiin. Maantiepyöräilyssä liikutaan hyväkuntoisilla päällystetyillä teillä nopeampaa vauhtia kevyellä varustuksella. Päivätaipaleet saattavat olla usein vähintään 100 kilometriä. Eräs haastateltavista kuvaa maantiepyöräilijöitä seuraavasti.

”Maantiepyöräilijät ovat ihan oma heimonsa, mutta niitä sitten taas toisaalta tuolla Saksassa on ihan hulluna ja ympäri Eurooppaa niitä on tosi paljon. Se on tämmönen niche-porukka.”

Haastattelujen perusteella yleinen kiinnostus pyörämatkailua kohtaan näkyy Lapisakin. Haastateltavat uskoivat, että pyörämatkailulla on yhä kasvava potentiaali, josta alueen matkailun kehittäminen voi hyötyä. Nykytilanteessa pyörämatkailu tarkoittaa Lapissa vahvasti maastopyöräilyä. Lapin maisemien ja palveluiden uskotaan kuitenkin vetoavan myös retkipyöräilijöihin. Lappia on kehitetty viime vuosina lähinnä maastopyöräilykohteena, mikä tuotti tulosta erityisesti koronapandemian aikana keuhkokuumeella 2020, jolloin kotimaanmatkailijat ottivat lajin omakseen laajasti. Haastatteluista välittyi näkemys, jonka mukaan retkipyöräilyn kehittämisessä voisi pyrkiä tukeutumaan maastopyöräilyyn, hyödyntämällä sen suosiota ja matkailukeskusten palveluja mahdollisuuksien mukaan.

3.2 RETKIPYÖRÄILYN KASVU EDELLYTTÄÄ REITTIVERKOSTOA JA RIITTÄVIÄ PALVELUJA

Pyörämatkailu on yleisessä noususuhdanteessa, josta Lappi on saanut osansa viimeisten vuosien aikana. Erään haastateltavan mukaan pyörämatkailun kehittämisessä ollaan silti vasta alussa. Sekä reitti- että palvelurakenne on keskeneräinen. Rakenteen parantaminen ei onnistu ilman hyvää suunnittelua ja rahoitusta. Erityistä huomioita tulisi haastateltavan mukaan kiinnittää reittien laatuun – huonot reitit voivat olla jopa haitallisia. Haastateltava viittaa lähinnä maastopyöräilyyn, jonka reittien rakentaminen ja ylläpitäminen on työlästä ainakin verrattuna tiellä tapahtuvan retkipyöräilyn kehittämiseen, jossa reittipohja on jo valmiina.

”Jotta Lappi pystyisi kehittymään pyörämatkailukohteena, niin pitäisi saada ulkopuolista rahaa, esimerkiksi elvytysrahaa, mutta tärkeää olisi varmistaa, että Lapin kunnille tulisi rahoitusta pyöräreittien rakentamiseen. Kunnossapito ja ylläpitokaan ei ole ilmaista hommaa”

Eroista huolimatta maastopyöräilyllä ja retkipyöräilyllä on monia yhteisiä vaatimuksia. Hyvät reitit varustettuna riittävin opastein ovat luonnollisesti lähtökohta. Haastateltavan listaamia palveluja tarvitaan pyörämatkailussa melkeinpä lajista riippumatta.

”Tärkeimpänä on hyvät reitit ja selkeät opasteet, että on helppo kulkea. Ja sitten, että on taukopisteitä eri puolilla, toki riippuen keneltä kysyy, mutta eritoten perheille. Pyöränhuolto mahdollisuus ja palveluita. Pyörän pesupaikkoja. Kuljetuspalveluita. Näitä muun muassa, mutta vaihtelevat kohderyhmän mukaan.”

Sama haastateltava näkee tarvetta Lapin läpi länsi-itä-suunnassa kulkeville reiteille, jotka mahdollistavat liikkumisen myös rajat ylittäen Pohjois-Kalotin alueella. Päätiet kulkevat lähinnä etelä-pohjois-suunnassa, mutta pienempiä teitä käyttäen on enemmän mahdollisuuksia ”sivusuuntaisiin” siirtymiin. Haastateltava nimeää myös saavutettavuuden parantamisen tärkeäksi pyörämatkailun kehittämistekijäksi. Koska kansaväliset matkailijat saapuvat harvoin omalla autolla, pyöräilyä kehitettäessä tulisi huomioida pyörän kuljettaminen julkisilla liikennevälineillä. Toinen haastateltava toi myös esille vastaavan kaltaisia haasteita. Hänen mukaansa pyöräreittejä on kehitetty Lapissa liikaa kohdekohtaisesti, jolloin jää puuttumaan laajempi, kyliä, keskuksia ja muita taajamia yhdistävä reittiverkosto.

”Reitin lisäksi pitää olla viitoitettu ja opastettu reittiverkosto, reitti-informaatio, palvelut pyöräily-ystävällisestä näkökulmasta.”

Pitkien reittien käyttäjiä olisivat erityisesti retkipyöräilijät ja muut helppoja seikkailukokemuksia hakevat pyöräilijät, joita on paljon Euroopassa. Haastateltava peräänkuuluttaa laajaa, kokonaisuutta katsovaa yhteistyötä reittiverkoston ja sen palvelujen rakentamiseksi. Niin sanottu soft adventure tarkoittaa ilman erityistaitoja ja erityistä riskiä harjoitettavaa seikkailumatkailua esimerkiksi pyörällä liikkuen. Sekä retkiettä maastopyöräilijät voisivat siis liikkua soft adventure -hengessä esimerkiksi Lapin sorateilla.

”Retkipyöräily pitäisi nostaa maastopyöräilyn ja kovan seikkailupyöräilyn ohella yhtä vahvaksi tekijäksi, nimenomaan maaseutukohteiden kannalta, maastopyöräily on enemmän kohdekohtaista. Kansainvälisillä markkinoilla soft adventure on suosittua, pehmeää maastopyöräilyä ja retkipyöräilyä.”

Retkipyöräily tapahtuu yleensä erilaisilla teillä, joissa liikkuminen ei vaadi erityisiä ajotaitoja ja matka tahtuu suhteellisen nopeasti. Tässä suhteessa retkipyöräily eroaa maastopyöräilystä, joka on Lapissa erityisen suosittua. Vaikka haastateltavat korostivat maastopyöräilyn merkitystä, heiltä kerättiin tietoa retkipyöräilyyn sopivien reittien kehittämiseksi. Lapin kauniita maisemien nähtiin sopivan hyvin retkipyöräilyn puitteiksi. Päälystettyjen teiden ohella retkipyöräilijä voi liikkua sorateilla, joita Suomessa ja Lapissa on runsaasti. Soratiellä ajamisesta on tullut viime vuosina oma lajinsa harrastajien keskuudessa. Haastateltavan mukaan soratiepyöräily on nyt erityisen suosittua Keski-Euroopassa. Nämä harrastajat ovat oma kiinnostava kohderyhmänsä, mutta sorateita voi hyödyntää myös retkipyöräreittien suunnittelussa. Haastateltavan mukaan sorateita kannattaa harkita retkipyöräilyreiteiksi, koska monet Lapin päälystetyistä teistä ovat kapeita ja melko vilkkaasti liikennöityjä. Haastateltavan mukaan pyöräilyn kehittämisalusta Eurovelo tarjoaa käyttökelpoista tietoa reittisuunnittelun pohjaksi. Eurovelo sisältää erilaisia osa-alueita koskevat kriteerit, muun muassa liikenteen vilkkautta koskien.

”Jos siellä ylittää 2000 autoa päivässä liikennemäärä, se heittää punaseks samantien sen. Eli siinä mielessä pitäis yrittää niinkö just niitä hiljaisempia teitä, jossa on vähemmän liikennettä ja tai pienempi nopeusrajoitus ja niitähän ei Lapissa hirveesti oo.”

Esimerkiksi Puumalan saaristoreitillä liikenteen vilkkaus tyypillisesti noin 200–800 ajoneuvoa vuorokaudessa. (Puumala no date; Väylävirasto no date). Riittävä rauhallisuus on yksi peruskriteeri reittien turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta. Lapissa pääteiden liikenteen vilkkaus on tyypillisesti noin 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, vilkkaampana poikkeuksena lähinnä Kemistä Rovaniemelle kulkeva valtatie, sekä Kemistä Tornioon ja etelään lähtevät valtatiet. Näistä kaikki eivät tosin sovellu ollenkaan pyöräliikenteeseen. Lapin seututeillä liikenteen vilkkaus on tyypillisesti muutamia satoja ajoneuvoja vuorokaudessa. (Väylävirasto n.d.) Vaikka reitti olisi kuinka hiljainen tahansa, mutta sinne ei sijoitu tarvittavia palveluja, se ei sovellu hyvin retki-pyöräilyyn. Retkipyöräilijä liikkuu päivässä tyypillisesti muutamista kymmenistä noin sataan kilometriin. Reittien suunnittelussa on siis huomioitava, että palveluja on saatavilla vähintään päiväetapin päätteeksi. Retki- tai maantiepyörällä liikkuva pyörämatkailija voi ajaa joko kohteesta toiseen tai tehdä yhdestä kohteesta päivälentkejä palaten illaksi takaisin lähtöpisteeseen. Haastateltavan mukaan kolmantena vaihtoehtona voisi olla pyöräilijöiden kuljettaminen aamulla määrättyyn lähtöpisteeseen, josta he palaavat illaksi takaisin. Kaksi jälkimmäistä tapaa soveltunevat enemmän maantiepyöräilyyn, kuin retkipyöräilyyn sanan varsinaisessa merkityksessä. Haastateltavan mukaan kaikki pyöräilijätyypit hyötyisivät varusteiden kuljetuspalvelusta kohteiden välillä.

”Semmonen ois unelma reitti et sä ajaisit kohteesta toiseen, sanottaisiin nyt vaikka, että sä oisit Ylläksellä yötä, sit sä ajat päivän aikana Leville, sä oisit siellä yötä. Sit ajaisit siitä taas etiäpäin ja sun kamat siirtyis sen päivän aikana sinne seuraavaan majoituspaikkaan. Kannattaa miettiä siihen niitten kahden pisteen väliin maantiereitti, gravelreitti ja maastopyöräreitti. Silloin niitä samaa laukkujen kuljetuspalvelua, samoja majoituspaikkoja pystyy hyödyntää kolmet erilaiset pyöräilijät.”

Yksi haastateltava toi esille, että mikäli reitit kulkevat pitkästi autoteiden reunoilla, ulkomaiset matkanjärjestäjät eivät välttämättä ota näillä liikkumiseen perustuvia matkapaketteja ollenkaan myyntiin. Haastateltavan mukaan ulkomaalaiset pyöräilijät eivät ole yleisesti kiinnostuneita ajamana autotien vartta vieraassa maassa. Lyhyt siirtymä tien reunassa ei tosin ole yleensä este.



Kuva 1. Taukopaikka Sallassa. (Kuva: Esa Inkilä)

Hiihtokeskuksissa on laaja latuverkosto, jolle sijoittuu talvisin hiihtäjiä ja muita liikkuja palvelevia latukahviloita. Vastaajan mukaan verkostoa tulisi hyödyntää pyöräilyn kehittämisessä. Ladut tosin palvelevat kesällä ensisijaisesti maastopyöräilijöitä ja ovat retkipyöräilijöille yleensä liian vaativia ja paikallisia. Sen sijaan latukahvilan ideaa voisi soveltaa retkipyöräreitin varrella. Mikäli kiinteää palvelupistettä ei ole, asiakkaita palvelemaan voisi pystyttää väliaikaisravintolan korkeasesongin ajaksi.

Maastopyöräily erottuu nimensä mukaisesti muista pyöräilyn lajeista siinä, että se tapahtuu teiden ulkopuolella. Muillakin alalajeilla on omia vaatimuksia alustan suhteen. Erityisesti maantiepyöräilijät, joilla tarkoitetaan maantiekilpapyörän tapaisella kevyellä pyörällä liikkuvia, edellyttävät hyväkuntoista tietä. Ylämäet eivät haittaa maantiepyöräilijöitä, oikeastaan päinvastoin, kuten haastateltava kuvaa:

”Mitä tiukemmat ylämäet, sitä parempi.”

Muut harrastajat, kuin maantiepyöräilijät, eivät ole yhtä tarkkoja ajoalustan laadun suhteen. Eräs haastateltava mainitsi, että maantiepyöräilijöille osoitetun reitin rinnalla voisi kulkea soratiepyöräilijöille osoitettu reitti. Selvityksen kirjoittajien huomio on, että retkipyöräilijöille on helpompi kehittää reittejä, koska heille käyvät sekä asfaltti- että soratiet.

Pyöräreitti voi olla joko ”ympyrä”, jolloin palataan jossakin vaiheessa takaisin lähtöpisteeseen, tai reitti, jolla on eri lähtö- ja päätöspiste. Haastattelujen vastaukset viit-

tasivat pääosin siihen, että retkipyöräilijöille kannattaa tarjota jälkimmäisiä reittejä. Tämä on mielekästä pitkällä retkellä liikkuvan pyöräilijän kannalta.

Pyöräilijöille tarjottavat palvelut voidaan jakaa karkeasti välttämättömiin majoitus- ja ravitsemuspalveluihin sekä virkistyspalveluihin, joihin kuuluvat esimerkiksi nähtävyydet ja ohjelmapalvelut. Pyöräilijät liikkuvat paljon, joten ruoka on heille tärkeä polttoaine ja parhaassa tapauksessa elämysten antaja. Haastateltava korosti ravinnolla olevan paljon liikkuvalla pyöräilijälle erityinen merkitys.

”Kun tulet kohteeseen, niin se on oikeasti iso juttu, sinun pitäisi saada juomista ja snackseja, että energiat vähän tasapainottuu. Vaikka olisi 30 km päivämатka, on ulkona ja käy ehkä muissakin aktiviteeteissa, energiaa kuluu.”

Suurissa pyöräilymaissa ravintolat tai majoitusliikkeet tarjoavat kohderyhmälle räätälöityjä ruokia, joissa on huomioitu suuri energiantarve. Pyöräilijä osanee arvostaa makuelämyksiä siinä missä muutkin matkailijat, mutta helpolla tankkausmahdollisuudella on lihasvoimin liikkuvalla suuri arvo. Helppous ja täyttyvyys ovat korkealla pyöräilijän toivelistalla.

”Saksassa on näppäriä pyöräilijän menuja, energiapitoisia kolmen ruokalajin menuja, alkuruoka, pääruoka, jälkiruoka.”

Monet haastateltavien mainitsemista virkistyspalveluista liittyvät Lapin luontoon. Vaikka pyöräilijä liikkuisi tiellä, hän on todennäköisesti silti kiinnostunut erilaisista luontoelämyksistä. Osa elämyksistä voidaan tarjota pyörämatkan ohessa sijoittamalla taukopaikka esimerkiksi lintutornin tai muun näköalapaikan yhteyteen. Pyöräilijöille liikkeessä ja pyörän päällä oleminen on arvo sinänsä, mutta heitä kiinnostavat muiden matkailijoiden lailla kohdealueen vetovoimatekijät. Liikkumaan tottuneille pyöräilijöille kannattaa tarjota liikunta-aktiviteetteja, kuten esimerkiksi opastettuja retkiä. Päivät tien päällä viettävä haluaa silti välillä palautusta ja vaihtelua. Tällaista tarjoaa mainiosti hemmottelu kylpylässä tai kulttuurielämys.

Vaikka tarjontaa lisättäisiin resursseja venyttäen, Lapissa on palveluja harvemmassa, kuin monilla vilkkailla pyörämatkailuseuduille. Haastateltavan mukaan Lappiin saapuvien pyöräilijöiden on hyväksyttävä tämä pohjoisen maakunnan ominaispiirteenä. Kehittäjien ja elinkeinon kannalta kysymys on palvelujen ja reittien sovittamisesta palvelemaan erilaisia kohderyhmiä. Erilaiset reitit palvelevat erilaisia ryhmiä. Lapissa voi olla vähemmän aloittelijoille tai muuten runsaasti palveluja kaipaaville suunnattuja reittejä.

”Jos sä nyt tuut Lappiin nii Lappi on Lappi, ei pidä odottaa et siellä on 10km välein jotain beerstuubeja sitte joka paikassa palvelemassa. Kun ei oo niin ei oo, eikä tarvi ollakkaa.”

On hyvä huomata, että retkipyöräilijät eivät ole yhtenäinen kohderyhmä, vaan heidän joukkoonsa mahtuu varsin erilaisia harrastajia ja matkailijoita. Ääripäinä ovat itenäisesti liikkumaan tottuneet ja tavaransa mukanaan kuljettavat seikkailijat ja toisaalta lähinnä palveluihin tukeutuvat ja lyhyehköjä päivämatkoja ajavat retkeilijät. Haastateltavan mukaan jälkimmäinen kohderyhmä tarvitsee ruoan lisäksi tavaroiden kuljetuspalveluja. Palveluverkosto voisi rakentua osaltaan reittien varrella sijaitsevien kylien varaan. Ehkä vielä tärkeämpää matkailijan kannalta, onko reitillä palveluja, on tiedottaminen palveluista tai niiden puutteesta. Näin pyörämatkailija osaa varautua ennalta aina sopivan reitin valinnasta lähtien.

”On niitä, joilla on kaikki mukana ja menee ympäri maailman, sitten on taas ne, jotka vois haluta niitä palveluita siinä matkan varrella ja että joku kuljettaa tavarat ja joku huolehtii, että on ruuat ja on erilaisia vaihtoehtoja. Tosi tärkeinä näkisin ne paikalliset palveluntarjoajat ja kylät ja keskuksset ja muut, jota siellä jo tällä hetkellä on ja olemassa olevan kuvion hyödyntäminen niin paljon, kun mahdollista. Jos on pitkiä matkoja, ettei ole mitään niin ohjeistetaan, että tällä pätkällä ei ole mitään.”

Sama haastateltava kannustaa rakentamaan retkipyöräilijöille tarjottavaa matkailua olemassa olevien rakenteiden pohjalle. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi metsätieverkoston hyödyntämistä. Pyöräilijöiden kirjava kohderyhmä näkynee siinä, että haastatteluissa tuli esille erilaisia näkemyksiä tarvitsemista palveluista ja niiden tasosta. Osa haastateltavista näki, että pyöräilijälle riittää esimerkiksi varsin vaatimaton majoitus, kun taas osa koki pyöräilijöiden olevan tasokkaita palveluja arvostavia. Seikkailuhenkiset pyöräilijät tyytyvät välttämättömyyksiin, mutta retkipyöräilijät arvostavat haastatteluaineiston perusteella vastaavan tasoisia palveluja, kuin muutkin matkailijat. Kiteytettynä voisi sanoa, että retkipyöräilijä sietää tilapäistä epämukavuutta, mutta haluaa kuitenkin yleensä hyvin järjestettyjä palveluja ajopäivän päätteeksi. Perillä odottava palvelu on ikään kuin kannuste, joka auttaa voittamaan päivän haasteet. Retkipyöräilijä tarvitsee tietyt ”peruspalvelut”, jotka eräs vastaaja kuvasi seuraavasti:

”Palveluita halutaan tasokas majoitus ja ruokaa saatavilla tietyin väliajoin koska pyöräily kuluttaa paljon energiaa. Hyvää, ravitsevaa ja paikallista ruokaa ja isoja annoksia. Jos ajatellaan näitä pyöräilijöitä niin saa pyörän lukkoon, parkkiin turvalliseen paikkaan. On osoitettu selkeät paikat ja pyörätelineet. Pyörän putsaus tai kunnostus välineitä, pumppua jotain ehkä pesuvälinettä tai muuta ois tarjolla ja sitten voisi olla tieto siitä missä voi pyörää korjauttaa jos tällainen tarve on. Ois alueen tällaiset palvelut sitte kertoa, mikä ikinä se palvelupaikka missä nyt pyöräilijä pysähtyy.”

Toinen haastateltava listaa pyöräilijöiden tarvitsevan useita kohderyhmälle suunniteltuja palveluja, mikäli lajista halutaan kehittää menestystuote. Ensimmäinen edel-

lytys on jo aiemmin mainittu reittiverkosto taajamasta tai keskuksesta toiseen. Haastateltava pitää pyörämatkan suunnittelua jopa suomalaiselle tällä hetkellä hyvin vaikeana, huomio koskee ainakin pääosin koko maata. Pyöräilijöille tulisi olla tarjolla valmiiksi suunniteltuja reittejä, joiden palvelut on tuotu selkeästi esille. Pyörämatkailija peruspalveluihin kuuluvat lukittu säilytystila pyörälle, matkalaukkujen kuljetuspalvelut sekä pyöränhuoltopisteet, jotka voi nähdä sovelluksen kautta ja tavoittaa puhelimitse. Sähköpyörien yleistyminen aiheuttaa osaltaan lisätarpeita huollolle. Pyöräreittien kehittämisestä haastateltava rohkaisee tekemään yhdessä harrastajien sekä erilaisten yhteistyötahojen kanssa.

Pyörämatkailun kysyntä jakaantuu useiden kohderyhmien kesken. Aineiston perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että helppoja seikkailuja etsivät ovat yksi suurimmista kohderyhmistä. Luontomatkailu-innostuksen myötä maastopyöräily on nauttinut erityistä suosiota, mutta myös tiellä tapahtuva retkipyöräily omaa kasvupotentiaalia.

4 Johtopäätökset

Kysyntäselvityksen aineistojen perusteella voidaan tehdä koontia pyörämatkailun tilanteesta ja näkymistä erityisesti Lapin näkökulmasta. Pyörämatkailu on kasvanut viime vuosien ajan maailmanlaajuisesti esimerkiksi lähimatkailun ja ekologisen matkailun suuntausten tukemana. Koronapandemia tehosti kasvua edelleen kotimaanmatkailijoiden otettua lajin laajasti omakseen. Kotimaanmatkailijoissa on runsaasti aktiviteeteista ja elämyksistä kiinnostuneita. Nämä ryhmät ovat potentiaalisia retki-pyöräilijöitä tai pyöräilystä matkan oheisohjelmana nauttivia. Pyörämatkailijat jakaantuvat useisiin erilaisiin alalajeihin, kuten maantiepyöräilijöihin, retki-pyöräilijöihin, tutustumispyöräilijöihin ja maastopyöräilijöihin. Pyörämatkalle lähtemisen halukkuus ei osoita laantumisen merkkejä, vaan pikemminkin päinvastoin. Pyöräilystä on tullut yhä enemmän ”koko kansan” harrastus. STIL-hanke keskittyy pääosin päällystetyillä teillä tapahtuvan retki-pyöräilyn edistämiseen. Pyörämatkailun suurin kohderyhmä pitää rauhallisista retkistä kauniissa maisemissa, hyvistä palveluista nauttien.



Kuva: Lapin Materiaalipankki | Eeva Mäkinen

Kansainvälisten matkanjärjestäjien mukaan luontomatkailukohteiden valinnassa tärkeimpiä tekijöitä ovat kattava reittiverkosto ja hyvä tiedot reiteistä. Markkinoinnissa toivotaan tuotekategorioiden ja muutamien tuotepakettien esittelyä pitkien tuotelistauksen sijaan. Luontomatkailun avaintuotteina nähdään tällä hetkellä moniaktiiviteetit ja patikointi sekä virkistyspyöräily, jossa tutustutaan kohdealueeseen. Virkistys- ja maantiepyöräilyn odotetaan nousevan suosituimmiksi avaintuotteiksi seuraavan kolmen vuoden aikana.

Lappi yhdistetään pyörämatkailusta puhuttaessa yleisesti maastopyöräilykohteeksi. Maastopyöräilyä on kehitetty erityisesti tunturikohteissa ympärivuotisuutta edistäväksi lajiksi, ja työ on tuonut tulosta huipentuen vilkkaaseen kotimaanmatkailun kesään koronapandemian ensimmäisen vuonna 2020. Luonto kuuluu Lapin matkailun vetovoimatekijöihin ylipäätään, mikä osaltaan selittää maastopyöräilyn suosiota alueella. Lappia pidetään potentiaalisena alueena retkipyöräilyn kannalta. Olemassa oleva palvelurakenne ja luonto sopivat retkipyöräilyn toimintaympäristöksi. Haasteita puolestaan ovat pitkät etäisyydet palvelujen välillä ja siihen liittyen reittiverkoston puute. Pyöräilyä on tähän saakka kehitetty lähinnä kohdekohtaisesti. Retkipyöräilylle luonteenomaisesti tulisi mahdollistaa paremmin paikasta toiseen siirtyminen tai pitkien päivälentien ajaminen. Tämä edellyttää reittien kehittämistä, tuotteistamista ja markkinointia, sekä tarvittavien palvelujen tarjoamista pyöräilijöille. Palveluista tärkeimpiä ovat ravitsevan ja helposti saatavan ruoan, majoituksen ja pyöränhuoltopalvelujen tarjoaminen sopivin välimatkoin. Retkipyöräilijät ajavat päivässä noin 30–100 kilometriä, mikä tulisi huomioida palvelujen kehittämisessä. Pitkiä etäisyyksiä voi pyrkiä hallitsemaan esimerkiksi liikkuvien palvelujen avulla, mikä tosin vaatii varsin runsasta asiakaskuntaa. Vilkailla pyöräilyreiteillä esimerkiksi Keski-Euroopassa on olemassa pyöräilijöiden ja kaluston kuljetuspalveluja, jolloin epämieluisat tai vaaralliset osuudet on mahdollista ohittaa. Tämäkin tosin edellyttää varsin suurta asiakaskuntaa.

STIL-hankkeessa tehtävä retkipyöräilyn kehittäminen vastaa hyvin olemassa olevaan pyörämatkailun kysyntään huomioiden pääosin sekä alueen vahvuudet että haasteet. Kysyntäselvityksessä tuli esille eräitä seikkoja, joita olisi hyvä pohtia kehittämistyön jatkuessa.

- Retkipyöräily olisi hyvä mieltää laajemmin, kuin vain päällystetyillä teillä tapahtuvaksi liikkumiseksi. Retkipyöräreitti voi mennä osittain tai kokonaan soratiellä. Monet pyörätyypit soveltuvat soratiellä ajamiseen, poikkeuksena lähinnä kilpapyörän tyyppiset maantiepyörät. → Vilkkaita tai epäkiinnostavia tieosuuksia voidaan kiertää sorateiden kautta. Soratiet tarjoavat muun muassa maastopyörien runsaalle käyttäjäjoukolle mahdollisuuden hyödyntää pyöriään.
- Matkailukeskusten ja kohteiden tulisi verkostoitua paremmin keskenään pitempien reittien tarjoamiseksi. → Paikallistasoa pitemmälle ulottuvat, paikasta toiseen siirtymisen mahdollistavat reitit ovat retkipyöräilijöille mielekkäitä. Samalla matkailijoiden aikaansaamat tulovirrat leviävät laajemmalle esimerkiksi maaseudun kyliin, mikäli näissä on palvelutarjontaa.
- Maastopyöräilijöitä tulisi houkutella liikkumaan laajemmalle esimerkiksi sorateita käyttäen. Lapissa on vuokrattavana lähinnä maastopyöriä, jotka soveltuvat hyvin soratiellä ajamiseen ja jopa päällystetyillä tiellä ajamiseen. → Matkailijoiden aikaansaamat tulovirrat jakautuvat laajemmalle, esimerkiksi matkailukeskusten lähikyliin. Monet maastopyörän omistajat tai vuokraajat pitävät niin sanoitusta helpoista seikkailusta, joita sorateillä liikkuminen tarjoaa.
- Retkipyöräreiteistä ja niiden varrelta saatavista palveluista tulisi jakaa tietoa, jonka varassa potentiaaliset asiakkaat voivat suunnitella matkansa helposti. Valmiit tuotepaketit tai esimerkituotteet helpottavat ostamista. → Helpompi ostaminen tuo enemmän asiakkaita ja tekee asioinnista sujuvampaa paikan päällä.
- Retkipyöräilijöille tulisi pyrkiä tarjoamaan välttämättömiä palveluja muutamien kymmenien kilometrien välein. Peruspalveluihin kuuluvat helposti saatava ja ravitseva ruoka, majoitus ja pyöränhuollon perusvälineet sekä tieto lähimmästä pyöräkorjaamosta. Osa reiteistä voi kulkea myös sellaisen alueen läpi, jossa on palveluja harvassa, mikäli tästä on tiedotettu selvästi jo markkinointivaiheessa. → Retkipyöräilijä uskaltaa lähteä matkaan, koska tietää saavansa välttämättömät palvelut viimeistään ajopäivän päätteeksi. Kokeneemmat harrastajat voivat käyttää reittejä, joissa palveluita on harvemmassa, esimerkiksi 100 kilometrin välein tai jopa harvemmin.
- Pyöräilijöille kannattaa tarjota erilaisia oheispalveluja, kuten liikunta-aktiiviteetteja, vierailuja nähtävyyksillä ja muita elämyksiä. Toisaalta muulla kuin pyörämatkalla oleville kannattaa tarjota oheisohjelmaksi esimerkiksi tutustumispyöräilyä lähiseudulle. → Kohteet tulevat vetovoimaisemmaksi pyöräilijöille ja pyöräilijöiden aikaansaama aluetalousvaikutus suurenee.

- Eriolaisten valmiiden rakenteiden (esimerkiksi reitit ja palvelut) hyödyntäminen retkiyöräilyn kehittämisen ensimmäisessä vaiheessa. Investointeja vaativan tarjonnan lisääminen asiakasmäärän lisääntyessä, positiivisen kierteen aikaansaaminen. → Resurssien järkevä käyttö ja riskien hallinta.

Lähteet

- Balsiger C. 2021. The Road to Sustainable Success. Lappi ympärivuotiseksi outdoor-kohteeksi -seminaarissa 14.4.2021. Kirjoittajan omat muistiinpanot.
- Business Finland (2020a) Pyörämatkailun edistämiseen 25 000 euron valtionavustus. Viitattu 15.2.2021. <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/pyorailymatkailun-edistamiseen-25-000-euron-valtionavustus>
- Business Finland (2020b) Matkailun ympärivuotisuutta etsimässä. Viitattu 21.6.2021. <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/matkailun-ymparivuotisuutta-etsimassa>
- Caffyn, A. 2012. Advocating and implementing slow tourism. *Tourism Recreation Research*, 37(1), 77-80. Saatavana <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081690>
- Eurovelo (2021) Eurovelo, The European Cycle Route Network. Viitattu 21.6.2021. <https://en.eurovelo.com/>
- Haarma J. 2021. Lappi ympärivuotiseksi outdoor-kohteeksi -seminaarissa 14.4.2021. Kirjoittajan omat muistiinpanot
- Hillo, K. 2020. Satulaperspektiivistä maisema avautuu uudella tavalla - Pyörämatkailu elää vahvaa nousukautta. Viitattu 11.1.2021. <https://fi.ramboll.com/media/artikkelit/kaupungit/pyoramatkailu-elaa-vahvaa-nousukautta>
- Honkanen A. & Sammalkangas J. & Satokangas P. 2021. Kotimaanmatkailun nykytila ja potentiaali – selvitys kohderyhmistä ja kehittämistoimista. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, työelämä 2021:14. Viitattu 22.3.2021. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162882/TEM_2021_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Jorasmaa, R. & Kaaja, J. 2020. VeloFinland Matkailu -huone. Kaikkien aikojen pyörämatkailukesä (pyörämatkailukeskus). Viitattu 4.10.2020. <https://www.youtube.com/watch?v=ngO3Ygle92k>
- Liikenne- ja Viestintäministeriö. 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Viitattu 13.3.2021. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Liikennevirasto. 2018. Henkilöliikennetutkimus 2016. Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö. Helsinki 2018. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Viitattu 10.3.2021. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf

- Luonnonvarakeskus (2021) Slow Travel in Rural Landscapes – Routes for Leisure Biking 01. Luonnonvarakeskus. Viitattu 21.6.2021. <https://www.luke.fi/projektit/STIL-01/>
- Luukkonen, T., Mäkelä, T., Pöllänen, M., Kalenoja, H., Mäntynen, J., & Rantala, J. (2012). Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035: taustaraportti liikennepoliittiseen keskusteluun. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä: 36/2012.
- Metsäpuro, P., Vaismaa, K., Karhula, K., Luukkonen, T., Mäntynen, J., & Rantala, T. 2014. Vaihdetta isommalle-Pyöräilyn potentiaalın hyödyntäminen. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. (PDF). Viitattu, 31, 2018
- Myllymäki T. & Sandqvist S. & Stolze M. 2020. Kohderyhmäkartoitus ja lumettoman ajan matkailijaprofililit. Tutkimusraportti. Ylläs ympärivuotiseksi -hanke/ Ylläksen matkailuyhdistys ry. Taloustutkimus Oy. Viitattu 22.3.2021. <https://www.yllas.fi/media/yllas-ymparivuotiseksi/pdf/tutkimusraportti.pdf>
- Nilsson, J. 2019. Urban bicycle tourism: path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. Journal of Sustainable Tourism Volume 27, 2019 - Issue 11. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650749>
- Nousiainen J. 2012. Pyöräilymatkailun mahdollisuudet Lapissa. Pyöräily päällysteillä teillä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Näkymiä joulukuu 2012. Lapin Ely-keskus. Viitattu 15.2.2021. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87873/N%C3%A4kymi%C3%A4-joulukuu-2012.pdf?sequence=1>
- Pyöräilykuntien verkosto (n.d.) Tervetuloa pyöräilijä -tunnus. Viitattu 15.2.2021. <https://www.poljin.fi/fi/toiminta/tervetuloa-pyorailija-tunnus>
- Puumala (n.d.) Puumalan saaristoreitti & Saimaan saaristoreitti. Viitattu 23.6.2021. https://visitpuumala.fi/pyoraile_ja_patikoi/saaristoreitti/
- Räsänen P. 2021. Ellare Oy. Haastattelu 21.4. 2021.
- Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S., & Lohko-Soner, K. 2018. Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045: Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-555-2>
- Turner, S., Hottenstein, A., & Shunk, G. 1997. Bicycle and pedestrian travel demand forecasting: Literature review (No. FHWA/TX-98/1723-1.). College Station: Texas Transportation Institute, Texas A & M University System. Viitattu 4.10.2020. <https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/1723-1.pdf>
- Tuulentie S. 2021. Slow Travel in Northern Rural Landscapes – Routes for Leisure Biking – STIL. Luonnonvarakeskus. Diaesitys, Cycling tourism webinar 28.1.2021. Viitattu 29.6.2021. https://www.luke.fi/wp-content/uploads/2021/02/STIL_project_presentation_Tuulentie_-28012021.pdf
- Vaano, K. 2021. South Coast Bikepacking Trail. Poljin 2/2021 Pyöräilykuntien verkosto ry:n uutislehti. Viitattu 1.12.2021 https://issuu.com/mattihirvonen/docs/poljin_2_21_web
- Visit Finland (n.d.) Retkipyöräily, teemakohtaiset tuotesuosituksset. Viitattu 15.2.2021. <https://www.businessfinland.fi/globalassets/finnish-customers/o2-build-your-network/visit-finland/julkaisut/tuotesuosituksset-of-pyorailya.pdf>
- Väylävirasto (n.d.) Liikennemääräkartat. Viitattu 21.6.2021. <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/kartat/liikennemaarakartat>

Julkaisun tarkoituksena on esitellä pyörämatkailun kysyntää ja tarjontaa Lapis-
sa. Julkaisussa huomioidaan Suomeen suuntautuva pyörämatkailu kokonai-
suudessaan, mutta keskitytään erityisesti Lapin alueeseen. Kerättyjä tietoja
hyödynnetään pyörämatkailun kehittämisessä STIL-hankkeessa, mutta sel-
vityksen tietoja voivat hyödyntää yleisesti kaikki pyörämatkailusta kiinnostu-
neet organisaatiot ja tahot, kuten yrittäjät ja matkailun kehittäjät.

STIL-hankkeen päätavoite on kehittää lihasvoimin tapahtuvaa kesämatkai-
lua pohjoisessa ja hyödyntää rajat ylittäviä kulttuuriarvoja pitkän matkan
retkipyöräilyreittien paketoinnissa Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosissa.
STIL-hanke toteutetaan Lapin liiton myöntämällä Interreg Nord -rahoituksella.
Hankkeen hallinnoija toteuttaja on Luonnonvarakeskus, muita toteuttajia ovat
Lapin ammattikorkeakoulu Oy, Lapin yliopisto, Tromssan yliopisto, Norjan ark-
tinen yliopisto ja Pajalan kunta. Hankkeen konkreettisiin tavoitteisiin kuuluu
vähintään neljän pitkän, pohjoisen teillä kulkevan pyörämatkailureitin kartoit-
taminen ja kuvailu.



LAPIN AMK⁷
Lapland University of Applied Sciences

www.lapinamk.fi

ISBN 978-952-316-409-3 (pdf)